



KMI 1

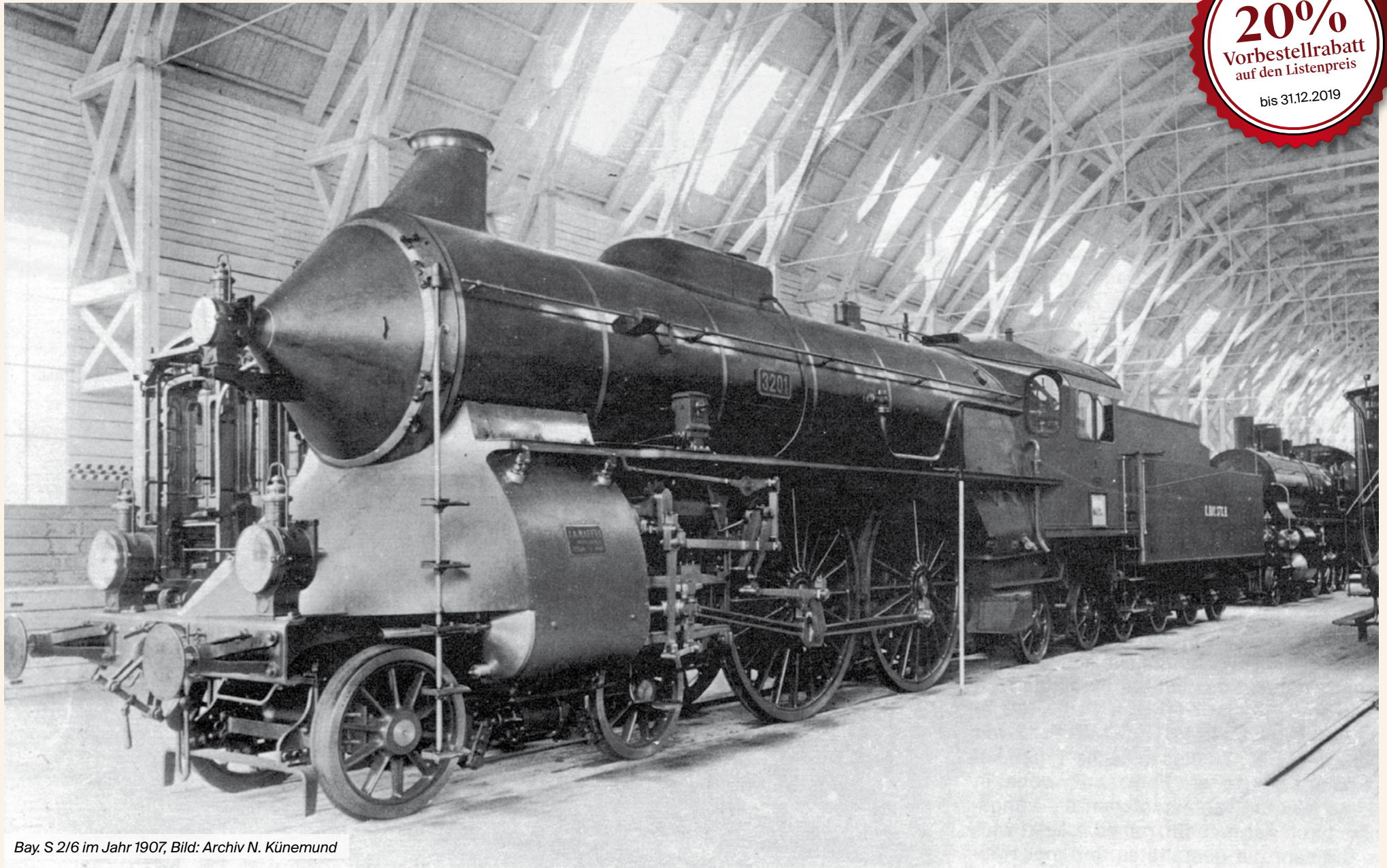
Modelle vom Modellbahner!

Neuheiten I / 2019



Baureihe 15 – bayerische S 2/6

20%
Vorbestellrabatt
auf den Listenpreis
bis 31.12.2019



Bay. S 2/6 im Jahr 1907, Bild: Archiv N. Künemund

Unter Eisenbahnfreunden gilt die bayerische S 2/6 als eine der schönsten Lokomotiven überhaupt. Dabei wirkt der Treibraddurchmesser von 2200mm ebenso elegant, wie auch der erstmals in Deutschland überhaupt eingesetzte Barrenrahmen, der einen freien Durchblick und damit geradezu eine Leichtigkeit im Fahrwerk vermittelt. Die windschnittige Bekleidung von Dom, Rauchkammertüre, Schornstein und Führerhaus unterstrich den Anspruch der Konstrukteure. Auch das Vierzylinder-Verbundtriebwerk und der Rauchröhrenüberhitzer repräsentierten den Stand der Technik dieser Zeit. Maffei erhielt den Auftrag zur S 2/6 im Dezember 1905 und lieferte die Maschine bereits am 3.

Mai 1906 ab! Zuerst wurde sie in München stationiert. Dort fuhr sie im Jahr 1907 den Geschwindigkeitsrekord von 154,5 km/h, der erst 29 Jahre später von der BR 05 überboten wurde. Ihre Stellung als Einzelstück machte den Betriebseinsatz schwierig, da andere Maschinen für Zugumläufe keine entsprechenden Leistungsdaten aufwiesen. So gelangte die bayerische S 2/6 im Jahr 1910 zur Pfalzbahn und wurde als Schnellzuglokomotive zwischen Ludwigshafen und Straßburg eingesetzt. 1922 wurde sie zurück nach München überführt und kam dann 1923 nach Augsburg. Nach ihrer Ausmusterung blieb sie museal erhalten und steht heute als Exponat im Verkehrsmuseum Nürnberg.



Bay. S 2/6 im Verkehrsmuseum Nürnberg. Bilder: Martin Knaden



Modell: Metallmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder DCCD-5 mit HDKM-16 Soundmodul in CD-Qualität, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpeife mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, servoelektronische Feuerbüchsentüre, Triebwerksbeleuchtung (je nach Vorbild), Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit ellip-

tisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1-Kinelektrik für vorbildgerecht engen Kuppelabstand und zeitgleiches elektronisches und mechanisches Kuppeln von Lok und Tender, empfohlener Mindestradius in direkten S-Kurven 1394 mm, in einfachen Kurven 1020 mm LÜP ca. 66 cm, Gewicht ca. 6,5 kg

(Art.Nr. 101501 - 121507)

Baureihe 50 – ÜK



Museumslok 50 2988 der DSB, Bild: Jürgen Lehmann

Eine der beliebtesten und erfolgreichsten Baureihen auf allen Gleisen ist die BR 50. Ab 1939 wurden bis 1948 insgesamt 3164 Exemplare dieser Maschine in den Dienst gestellt. Viele BR 50 erhielten Ersatzkessel der BR 52, die als ÜK-Kessel benannt waren. Sie waren aus ebe-

nen Blechen zusammengeschweißt und sollten insbesondere während des Krieges als vereinfachte Bauform Kosten sparen. Obwohl die ÜK-Kessel nur für kurze Einsatzzeiten konzipiert waren, hielten sie sich erstaunlich lange und zuverlässig. Durch die geringe Achslast

waren sie auch auf allen Nebenstrecken zuhause und kamen in ganz Deutschland und im europäischen Ausland vor Güter- und Personenzügen zum Einsatz. Ende der 50er Jahre wurde dann von der DB der einmalige Kabinentender gefertigt und mit vielen Maschinen der

BR 50 gekuppelt. Besonders diese einzigartige Erscheinung macht sie als Klassiker auf der Schiene unverwechselbar. Jedoch gab es auch nicht wenige ÜK 50er mit Wannentendern oder Kastentendern. Auf die verschiedenen Tendervarianten wurden teils auch die Führerhäuser

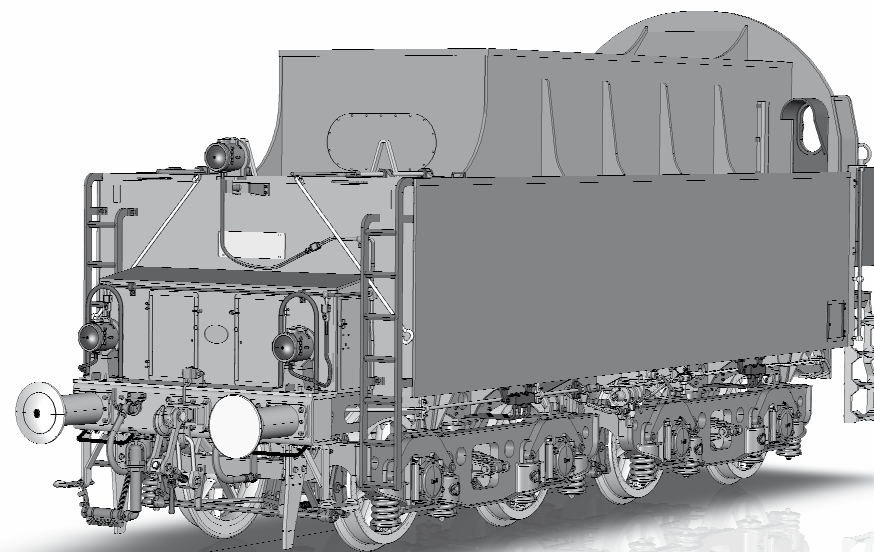
angepasst. So entstanden Versionen mit geschlossenen Einheitsführerhäusern oder auch das „Norweger-Führerhaus“. Heute noch ist mit der 50 2988 die letzte Original-DB-Fünffziger bei den „Dampflokfreunden Schwarzwald-Baar e.V.“ erhalten geblieben

Modell:

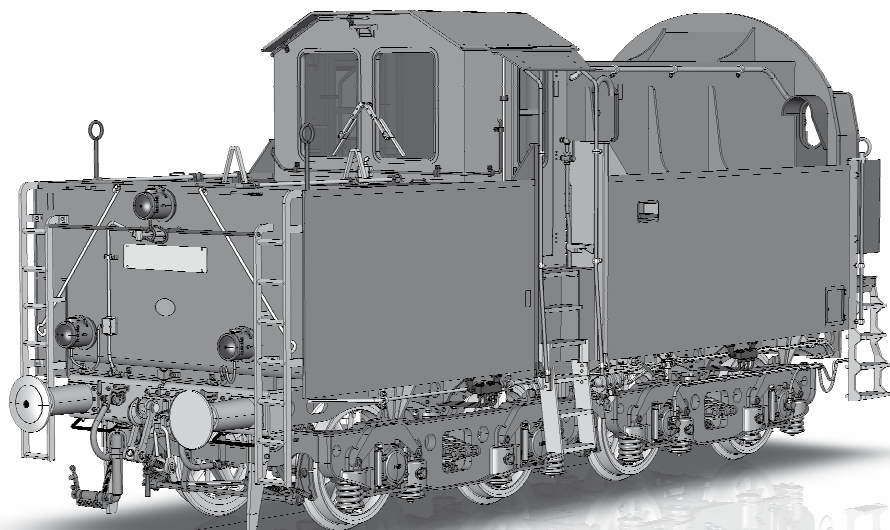
Premiummodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder DCCD-5 mit HDKM-16 Soundmodul in CD-Qualität, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, servoelektronische Feuerbüchsentüre, Triebwerksbeleuchtung (je nach Version), Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrich-

tung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardanantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1-Kinelektrik für vorbildgerecht engen Kuppelabstand und zeitgleiches elektronisches und mechanisches Kuppeln von Lok und Tender, Mindestradius 1020 mm LüP ca. 71,7 cm, Gewicht ca. 6,5 kg. **(Art.Nr. 105030 - 125040)**

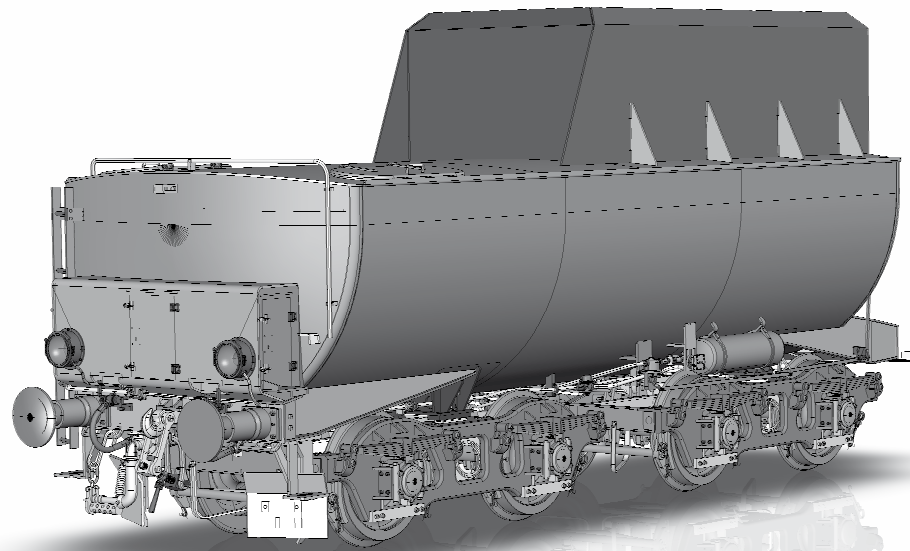
Kastentender 2'2' T26



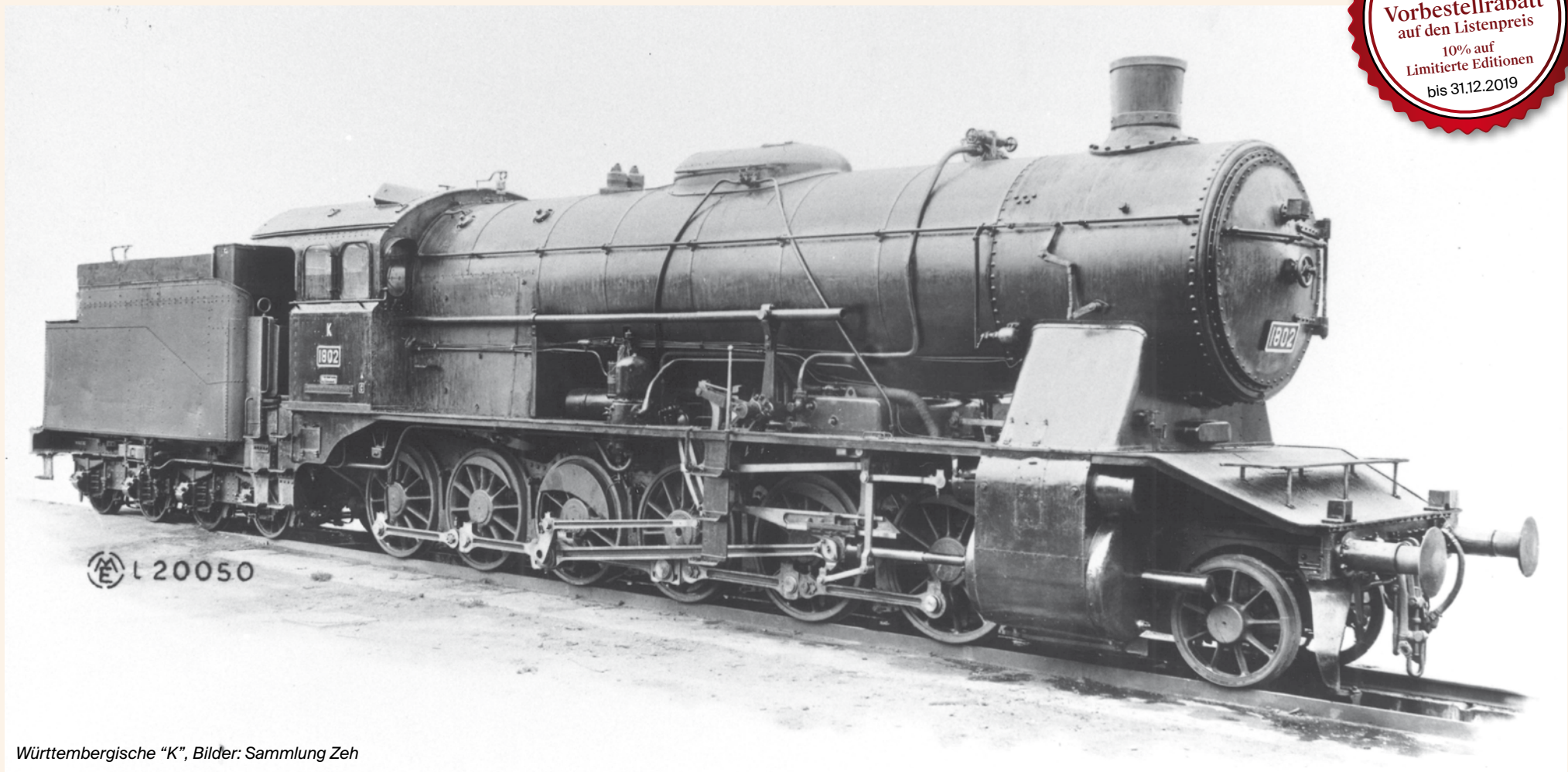
Kabinentender 2'2' T26 kab



Wannentender 2'2' T30



Baureihe 59 – Württembergische K



Württembergische "K", Bilder: Sammlung Zeh

Ab 1917 wurden von der Maschinenfabrik Esslingen insgesamt 44 Exemplare der Württembergischen „K“ gebaut. Ihr Einsatzgebiet sollte vor allem auf den Strecken der Schwarzwaldbahn und der Geislinger Steige sein. Die Entscheidung für eine 6-fach gekuppelte Lok

wurde auch aufgrund der positiven Erfahrungen der Österreichischen Staatsbahnen mit der Reihe 100 gemacht. So lies sich die Achslast auf 16 Tonnen senken. Eine Besonderheit dieser Maschinen war auch der Zweiachs Antrieb, bei dem die inneren Hochdruckzylinder auf

die 3. Achse und die äußeren Niederdruckzylinder auf die 4. Achse wirkten. Gekuppelt waren die Lokomotiven mit württembergischen T 20 Tendern, alternativ auch mit preußischen T ----21,5. Die „K“ erwiesen sich als leistungsstarke und gelungene Konstruktion. Besonders

auf hügeligen Strecken erwies sie sich als effektiv und zuverlässig, während sie in der Ebene nicht an die Wirtschaftlichkeit anderer Maschinen heran reichte. Die Loks konnten einen Zug mit mehr als 1300 Tonnen auf einer Steigung von 5 Promille mit 40 km/h befördern.

Durch die Erhöhung der Achslasten auf den Hauptstrecken konnte diese Zugleistung später auch von fünffach gekuppelten Lokomotiven erbracht werden, weshalb die Nachbeschaffung ausblieb.

Die DRG reihte die württembergische „K“, den einzigen F-Kuppler der deutschen Eisenbahngeschichte, als Baureihe 59 ein. Alle Maschinen bleiben bis nach dem 2. Weltkrieg erhalten. Während die letzte 59er von der Reichsbahn West Ende der 1940er Jahre ausgemustert, jedoch noch als Dampfspender genutzt wurde, verblieben bei der BBÖ/ÖBB die als Reihe 659 geführten Maschinen noch bis 1959 im Dienst. Leider blieb kein Original museal erhalten. Ein Grund mehr, dieser besonderen Baureihe ein besonderes Modell zu widmen.

Modell:

Metallmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder DCCD-5 mit HDKM-16 Soundmodul in voller CD Qualität, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, servoelektronische Feuerbüchsentüre, Triebwerksbeleuchtung (je nach Vorbild), Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung am Tender schaltbar, robuster Kardantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert,

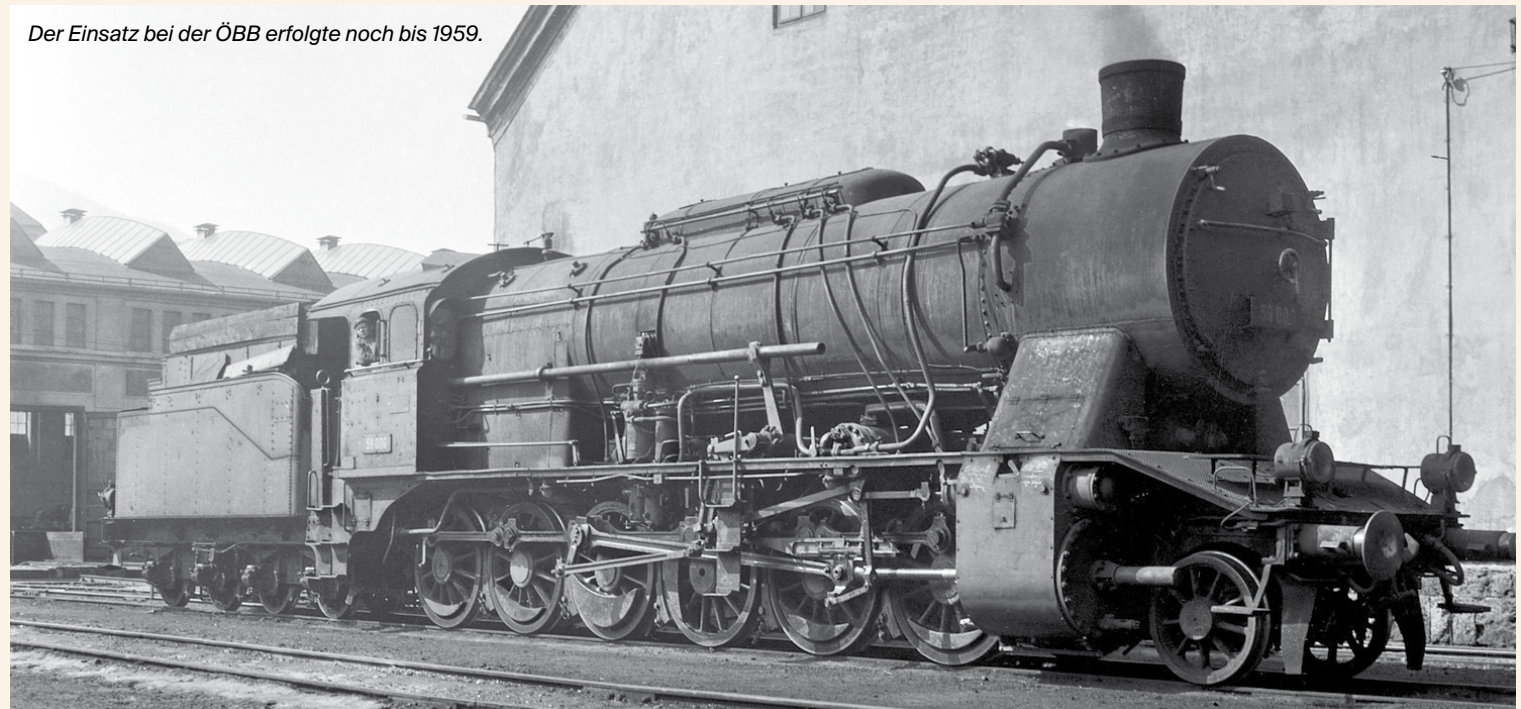
Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, KM1-Kinelektrik für vorbildgerecht engen Kuppelabstand und zeitgleiches elektronisches und mechanisches Kuppeln von Lok und Tender, empfohlener Mindestradius in direkten S-Kurven 1394 mm, in einfachen Kurven 1020 mm LüP ca. 63 cm, Gewicht ca. 6,5 kg.

(Art.Nr. 105901 - 125910)

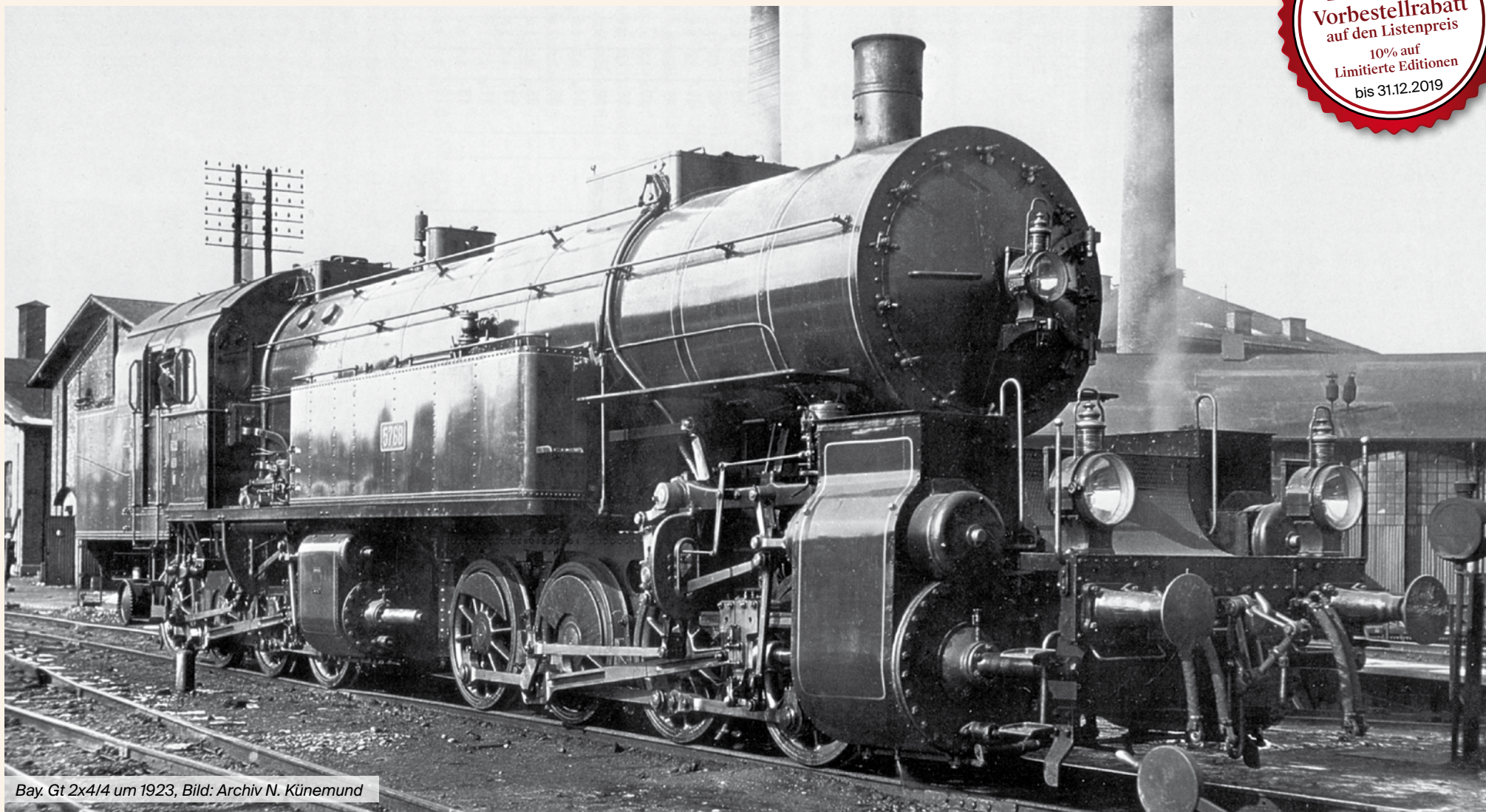
Die BR 59 wurden auch mit Tendern der Bauart pr. T 21,5 gekuppelt.



Der Einsatz bei der ÖBB erfolgte noch bis 1959.



Baureihe 96 – bay. Gt 2x4/4



Bay. Gt 2x4/4 um 1923, Bild: Archiv N. Künemund

Eine wie Keine. Dieser Satz trifft auf die bayerische Gt 2x4/4 sicher zu. Für die bayerischen Steilstrecken wurde diese gewaltige Tenderlokomotive von Anton Hammel,

der bei Maffei in München auch die legendäre S 3/6 konstruierte, entwickelt. Die Mallet-Lok hat zwei vierfach gekuppelte und im Verbund arbeitende Fahrwerke, von denen

das vordere beweglich aufgehängt war. Die beeindruckenden Lokomotiven erregten schon zu damaliger Zeit als herausragende Ingenieursleistung besonderes Aufsehen. So

wurden sie auch für Ausstellungen, Verkehrsschauen und im Werk mit interessanten Anstrichen versehen. Es wurden zwei Serien gebaut, die erste von Loknummer 5751 bis

5765, die zweite von 5766 bis 5775. Beide Lieferserien erhielten dann ab 1925 diverse Umbauten, dabei wurde unter anderem ein Knorr-Oberflächenvorwärmer verbaut, eine zweite Luftpumpe, zusätzliche Dome und Sandrohre. Die Mallet-Bauweise lieferte bei den Abmessungen der Gt 2x4/4 eine gute Traktion und Kurvengängigkeit in den engen Bergstreckenkehren. Die erste Probefahrt fand 1914 auf der Strecke Lichtenfels-Rothentkirchen statt. Eine Steigung von 25 Promille konnte die später bei der DRG als Baureihe 96 eingereihte Lok mit 25 km/h und 465 t bewältigen. Von den insgesamt 25 gebauten Exemplaren waren bis Ende des zweiten Weltkriegs sechs ausgemustert. In den Westzonen waren sie noch in München und Nürnberg stationiert, wurden aber bis Ende der 1940er ausgemustert. Bei der Reichsbahn Ost blieben sie jedoch noch bis 1954 im Bestand. Auch wenn keine der mächtigen BR 96 erhalten geblieben ist, so wirkt ihre Erscheinung doch bis heute nach und ist auch in der Spur1 nicht weg zu denken.

Modell:

Metallmodell aus Messing und Edelstahl, Hochleistungsmotor, Hochleistungs-Digitaldecoder DCCD-5 mit HDKM-16 Soundmodul in CD-Qualität, Breitbandlautsprecher, Dynamic Smoke mit Zylinderdampf und Dampfpfeife neuester Generation mit ca. 40 Minuten Laufzeit pro Füllung, servoelektronische Umsteuerung, servoelektronische Feu-

erbüchsentüre, Triebwerksbeleuchtung (je nach Vorbild), Führerstandsbeleuchtung, Feuerbüchsenbeleuchtung, in Fahrtrichtung wechselndes Spitzenlicht, Warmlicht LED's, rote Zugschlußbeleuchtung schaltbar, robuster Kardanantrieb mit kugelgelagertem Getriebe, Antrieb und Achsen kugelgelagert und gefedert, Radreifen aus Edelstahl, Radsterne mit beidseitig elliptisch profilierten Speichen, Federpuffer, bewegliche Wasserkastendeckel, beweglich federnde Führerhaustüren, funktionsfähige Vorreiber und zu öffnende Rauchkammertüre, Schmierpumpenantrieb, detaillierter Führerstand, Schraubenkupplungen austauschbar gegen Funktionskupplungen, vorbildgerechte Lackierung und Beschriftung, Mindestradius in direkten S-Kurven 1394 mm, in einfachen Kurven 1020 mm LÜP ca. 55 cm, Gewicht ca. 6,5 kg

(Art.Nr. 109601-129609)



Die "5768" der 2. Lieferserie vor dem Umbau, im Kleid der bayerischen Länderbahn, mit Zierlinien.

Bay. Gt 2x4/4 um 1923, Bild: Archiv N. Künemund

Die BR 96 2. Lieferserie nach dem Umbau: Deutlich zu erkennen die geänderte Domanordnung und der trichterförmige Kohlekastenaufsatz am Tender.



Bild: Archiv Michael Meinhold

Württembergische Schmalspur-Güterwagen



Schmalspurwagen Museumsbahn Ochsenhausen, Bild: Martin Knaden

Für den Güterverkehr auf den württembergischen Schmalspurbahnen wurden 3-achsige Güterwagen entwickelt und bei der DRG in Dienst gestellt. Neben dem schon fortlaufenden

Personenverkehr konnte so auch für die florierende Wirtschaft der Anschluß für den Warenverkehr zur Verfügung gestellt werden. Für diverse Zwecke kamen auf dem

Fahrwerk mit einheitlichen Achsständen sowohl G-, als auch O- und X-Wagen zum Einsatz. Einer der wesentlichen Unterschiede war im Fahrwerksbereich das Sprengwerk,

welches ja nach Bauart leicht oder schwer, mit zusätzlich gebremster Mittelachse ausgeführt war. Die Güterwagen waren im regulären Dienst bis Anfang der 1960er

Jahre und wurden dann durch den Rollbockbetrieb ersetzt. Es lohnte sich einfach nicht mehr, die Waren immer um zu laden und dafür die Fahrzeug in Stand zu halten. Dennoch waren diese Waggons über einige Jahrzehnte ein festes Bild auf den 750mm Schmalspur-Strecken in Württemberg. Eine Besonderheit ist der Pufferwagen, der auf einer Seite Hülsenpuffer in Höhe der aufgebockten Regelspurwagen erhielt. Er wurde aus einem regulären G-Wagen gebaut und diente als Bindeglied zwischen den Schmalspurfahrzeugen und den Regelspurfahrzeugen auf Rollböcken.

Modelle:

G-Wagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell, Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, originalgetreue Modellkupplungen, Schiebetüren zum Öffnen, beidseitig profilierte Räder, kugelgelagerte und gefederte Achsen. LüP ca 26,3 cm, Gewicht ca. 0,6 kg, Mindestradius: 81,5cm.

(Art.Nr. 209501 - 219503)

O-Wagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell, Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung,

originalgetreue Modellkupplungen, beidseitig profilierte Räder, kugelgelagerte und gefederte Achsen. LüP ca 26,3 cm, Gewicht ca. 0,5 kg, Mindestradius: 81,5cm.

(Art.Nr. 209601 - 219603)

X-Wagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell, Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, originalgetreue Modellkupplungen, beidseitig profilierte Räder, kugelgelagerte und gefederte Achsen. LüP ca 26,3 cm, Gewicht ca. 0,4 kg, Mindestradius: 81,5cm.

(Art.Nr. 209701 - 219703)

Pufferwagen: Handgefertigtes Präzisionsmodell, Bremsanlage und Wagenunterboden, vorbildgerechte Beschriftung, originalgetreue Modellkupplungen, Federpuffer, Schiebetüren zum Öffnen, beidseitig profilierte Räder, kugelgelagerte und gefederte Achsen. LüP ca 26,3 cm, Gewicht ca. 0,6 kg, Mindestradius: 81,5cm.

(Art.Nr. 209801 - 219802)

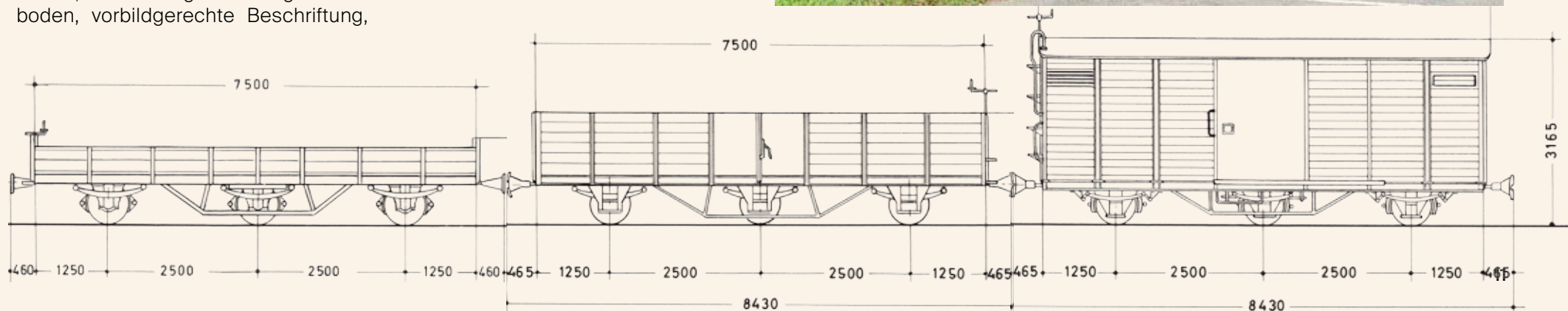
Die Wagentypen sind mit unterschiedlichen Wagennummern bestellbar. Bitte geben sie die Varianten zusätzlich zur Bestellnummer mit "A", "B", "C" usw. an!



X-Wagen, Bild: H. Oesterling



Pufferwagen Museumsbahn Ochsenhausen, Bild: Martin Knaden



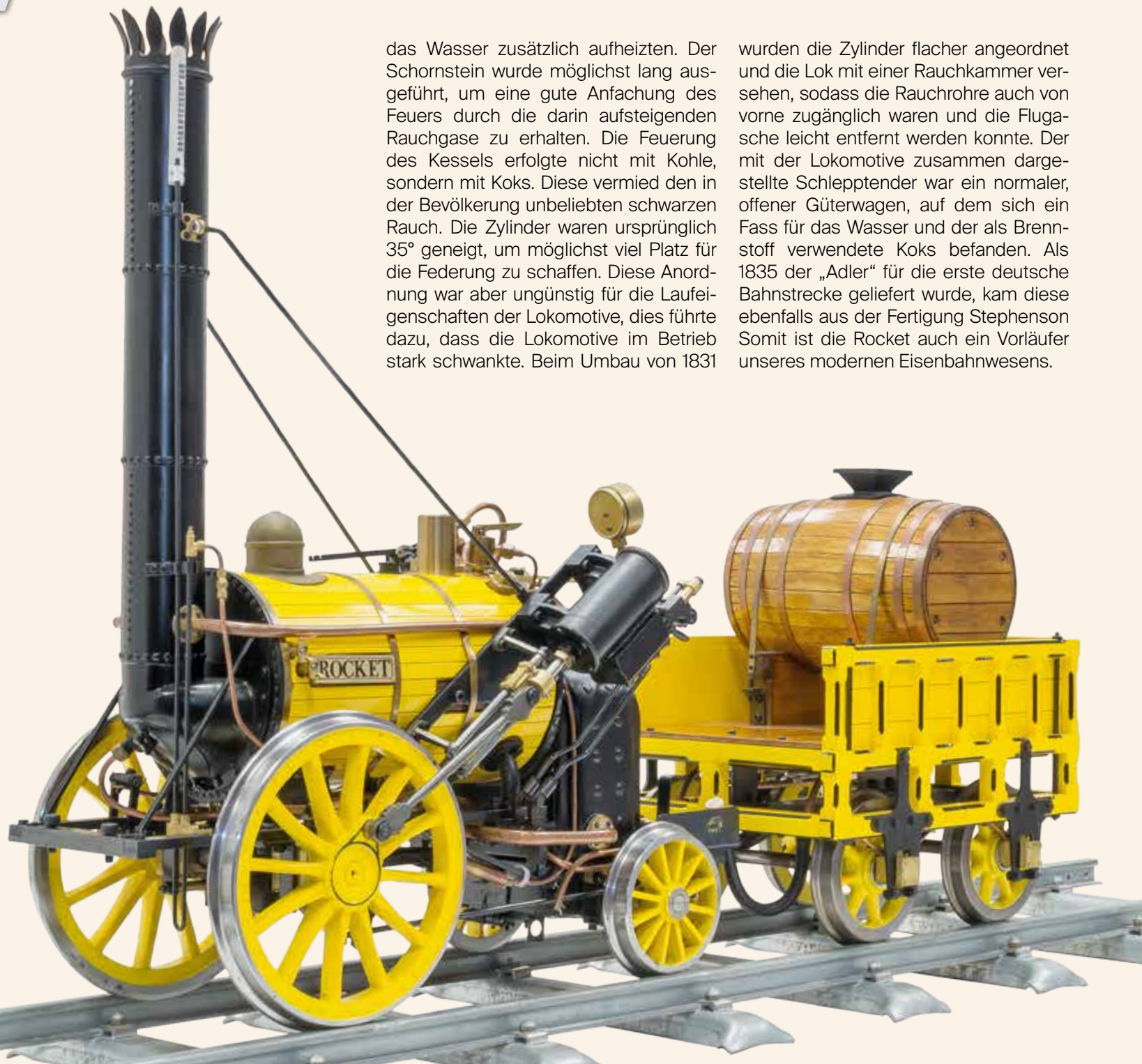
Rocket

Die „Rocket“ wurde 1829 von Goerge und Robert Stephenson für das Rennen von Rainhill gebaut. Dort wurde im Rahmen eines Wettbewerbs eine geeignete Lokomotive für die „Liverpool and Manchester Railway“ gesucht. Die Rocket der Stephensons stellte alle Konkurrenten in den Schatten indem Sie das 3-fache der geforderten Mindestgeschwindigkeit erreichte (47 km/h) und als einzige keinen einzigen technischen Defekt während des Rennens erlitt. Daraufhin wurden direkt die ersten vier Lokomotiven bestellt und somit die erste Serienfertigung von Lokomotiven in die Wege geleitet. Ihren Namen erhielt die Rocket angeblich aufgrund eines gehässigen Artikels über Lokomotiven, in dem es sinngemäß hieß, dass sich „die Leute eher mit einer Rakete zum Mond schießen lassen würden, anstatt dieser Erfindung zu vertrauen“. Aufgrund der häufigen und schweren Unfälle stationärer Dampfmaschinen empfanden viele die Idee einer „Kutsche mit einer Dampfmaschine“ als verrückt und gefährlich. Leider war die Rocket 1830 am Eröffnungstag an einem der ersten tödlichen Unfälle der Eisenbahngeschichte beteiligt.

Bei diesem Urahn der modernen Dampfloktechnik war der Dampfkessel bereits sehr ähnlich den späteren Lokomotivkesseln ausgeführt. Der Wasserraum wurde im zylinderförmigen Druckbehälter durch zwei senkrecht eingesetzte Rohrwände abgeschlossen, die mit 25 Rohren verbunden waren, in welchen die Rauchgase von der Feuerbüchse zum Kamin strömen konnten und so

das Wasser zusätzlich aufheizten. Der Schornstein wurde möglichst lang ausgeführt, um eine gute Anfachung des Feuers durch die darin aufsteigenden Rauchgase zu erhalten. Die Feuerung des Kessels erfolgte nicht mit Kohle, sondern mit Koks. Diese vermied den in der Bevölkerung unbeliebten schwarzen Rauch. Die Zylinder waren ursprünglich 35° geneigt, um möglichst viel Platz für die Federung zu schaffen. Diese Anordnung war aber ungünstig für die Laufeigenschaften der Lokomotive, dies führte dazu, dass die Lokomotive im Betrieb stark schwankte. Beim Umbau von 1831

wurden die Zylinder flacher angeordnet und die Lok mit einer Rauchkammer versehen, sodass die Rauchrohre auch von vorne zugänglich waren und die Flugsche leicht entfernt werden konnte. Der mit der Lokomotive zusammen dargestellte Schlepptender war ein normaler, offener Güterwagen, auf dem sich ein Fass für das Wasser und der als Brennstoff verwendete Koks befanden. Als 1835 der „Adler“ für die erste deutsche Bahnstrecke geliefert wurde, kam diese ebenfalls aus der Fertigung Stephenson. Somit ist die Rocket auch ein Vorläufer unseres modernen Eisenbahnwesens.



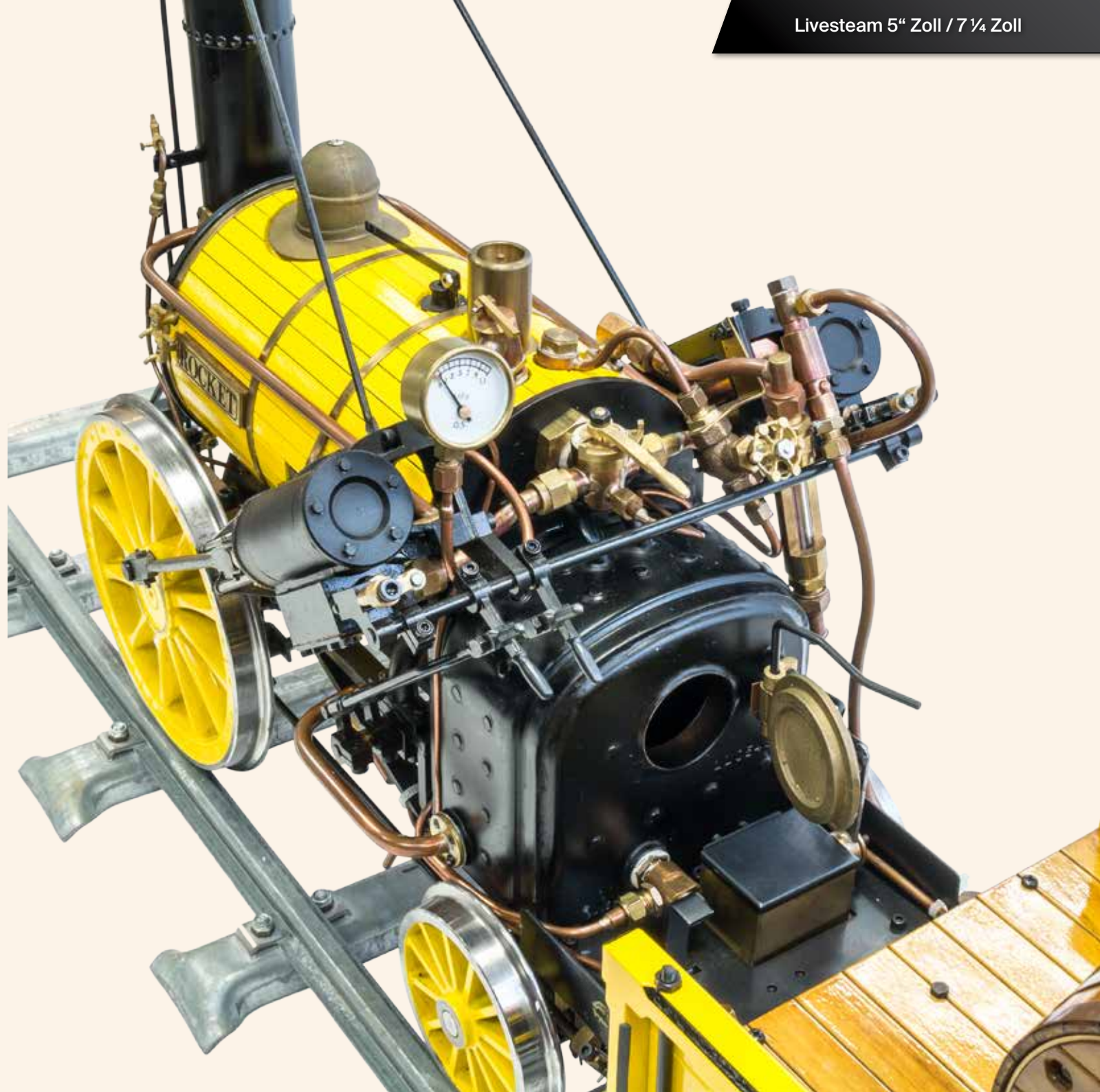
Modell: Handgefertigtes Modell aus Messing, Kupfer und Edelstahl und Holz, Kohlefeuerung, Schauglas für Wasserstand, Kesseldruck-Manometer, Kessel auf doppelten Betriebsdruck getestet, CE-Zertifizierung, Öler, Sicherheitsventil, Steuerung aus Edelstahl, funktionsfähige Stephenson-Steuerung, gefederte Achsen, Modell mit Tender, betriebsfertig lackiert und beschriftet, zu öffnende Klappe am Wasserfass.

5 Zoll:

LüP: ca. 610 mm, Mindestradius: 4000 mm, Gewicht: ca. 9 kg, Achsfolge: A1, Betriebsdruck: 75 psi, Kesselvolumen: ca. 1900 ml, Einstellbare Sicherheitsventile, Zylinderblöcke aus Bronze, Kolben aus Edelstahl, Wasserstands-Prüfventil

7 1/4 Zoll:

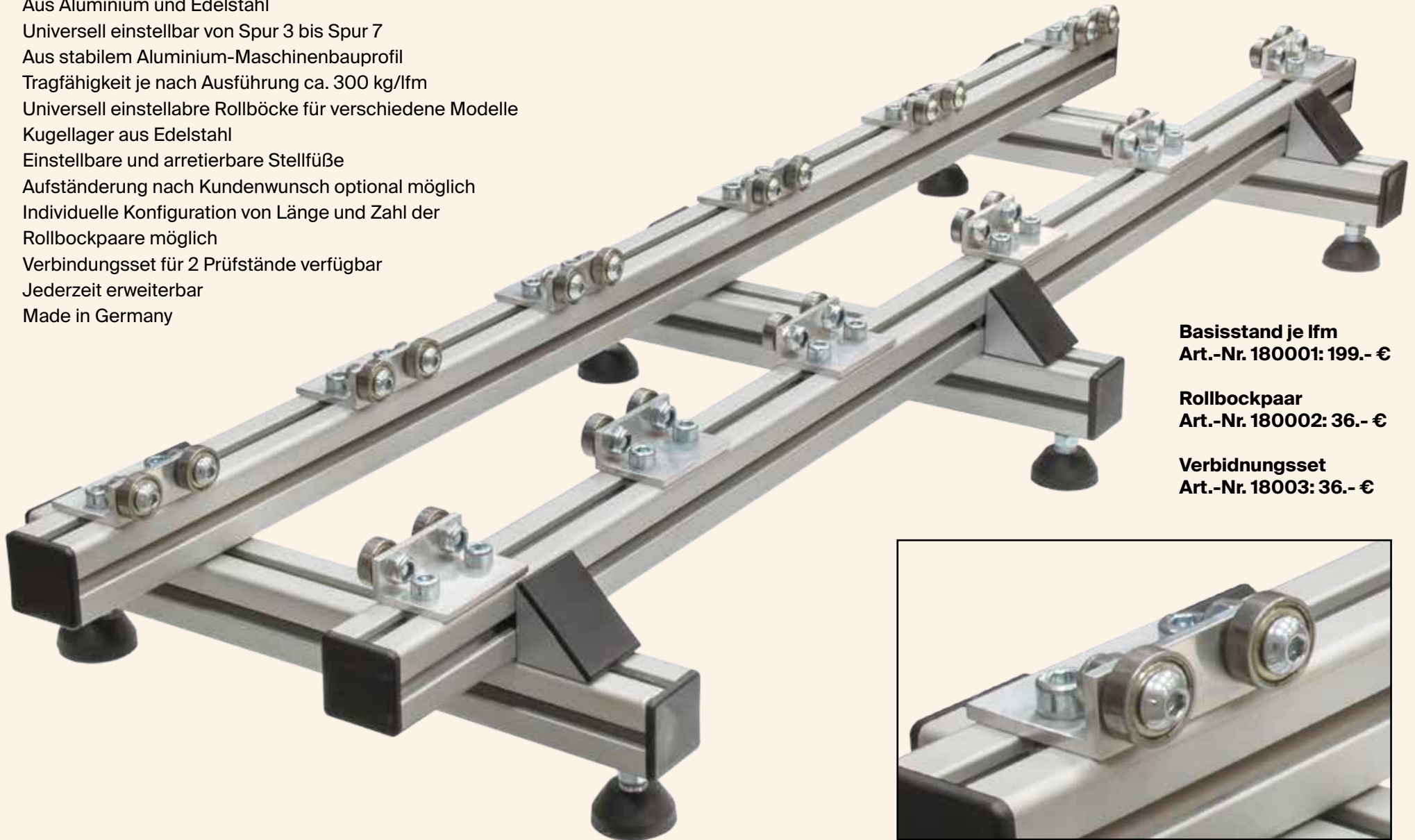
LüP: ca. 850 mm, Mindestradius: 6000 mm, Gewicht: ca. 27 kg, Achsfolge: A1, Betriebsdruck: 90 psi, Kesselvolumen: ca. 2800 ml, Einstellbare Sicherheitsventile, Zylinderblöcke aus Bronze, Kolben aus Edelstahl, Wasserstands-Prüfventil



Bilder: KM1 Handmuster

Rollenprüfstand für Echtdampfmodelle von 3 Zoll bis 7 1/4 Zoll

- Aus Aluminium und Edelstahl
- Universell einstellbar von Spur 3 bis Spur 7
- Aus stabilem Aluminium-Maschinenbauprofil
- Tragfähigkeit je nach Ausführung ca. 300 kg/lfm
- Universell einstellbare Rollböcke für verschiedene Modelle
- Kugellager aus Edelstahl
- Einstellbare und arretierbare Stellfüße
- Aufständerung nach Kundenwunsch optional möglich
- Individuelle Konfiguration von Länge und Zahl der Rollbockpaare möglich
- Verbindungsset für 2 Prüfstände verfügbar
- Jederzeit erweiterbar
- Made in Germany

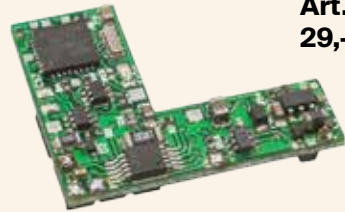


Basisstand je lfm
Art.-Nr. 180001: 199.- €

Rollbockpaar
Art.-Nr. 180002: 36.- €

Verbindungsset
Art.-Nr. 18003: 36.- €

WD1 Weichendecoder



**Art.-Nr. 430021,
29,- €**

Der WD1 dient zum digitalen Ansteuern von Getriebemotoren, deren Arbeitsbereich mit Endanschlägen begrenzt wird. Dabei kann zum einen eine Kalibrierung des Stellwegs automatisch erfolgen, zum anderen können die Laufzeiten in jede Richtung auch manuell eingegeben werden. Ideal zum Ansteuern von Weichenmotoren, Bahnschranken, Toren, und anderen bewegten Objekten auf der Anlage.

- Decoder zur Ansteuerung von Getriebemotoren mit Endanschlag oder Zeitsteuerung
- Datenformat DCC, RailCom und Motorola
- Magnetartikel Adressbereich 1 – 2.040
- Programmierbare Stellgeschwindigkeit
- Rückmeldung an RailCom Zentralen integriert
- Automatisches Einlernen des Stellwegs
- Signalisierung von Stellfehlern durch LED
- Analog und digital schaltbar mit Tastern und Digitaladresse
- Integrierte und programmierbare Herzstückpolarisation, kurzzeitig bis 6A
- Integrierte LED Steuerung mit Dimmer und Blinkeffekten, LED Ausgang mit Vorwiderstand
- Überlastabschaltung einstellbar
- Einstellbare Kicktime (ohne Überlastabschaltung)
- Abmessungen: L 20 x B 24 x H 6 mm
- Made in Germany

Anlagensound Basic



**Art.-Nr. 430018,
149,- €**

Nach dem Lieferstart unseres Sounddecoders HDKM-16 kommt nun eine zusätzliche Version zur Ausstattung von Modulen, Dioramen und kompletten Modellbahnanlagen: Der neue Anlagensound Basic von KM1. Mit unterschiedlich vorprogrammierten akkustischen Atmosphären, können verschiedene Themenbereiche klanglich belebt werden. So können z.B. Bahnbetriebswerke, Industrieanlagen, Naturszenen oder Bahnhofsbereiche gesteuert werden. Der Decoder spielt dabei auf Wunsch sowohl Dauergeräusche, als auch Einzelgeräusche auf Knopfdruck ab. Der Decoder mischt dabei live bis zu 16 Audiospuren in voller CD-Qualität und sorgt somit für immer neue Klangkombinationen. Das Beste: Sie brauchen keine zusätzliche Soundsteuerung, sondern können dies mit allen DCC Zentralen per Magnetartikeladresse abrufen. Die individuelle Zuordnung der vorprogrammierten Klänge erfolgt über SUSI CV's. So können auch synchrone Sounds zu anderen Magnetartikeln (z.B. Signalen, Weichen oder Bahnschranken) oder Funktionsmodellen (Torgeräusche, Arbeitsgeräusche oder Dialoge) zeitgleich abgerufen werden. Der digitale 20W Verstärker sorgt auch bei großen Lautsprechern für sattes Klangvolumen und die individuelle Klangregelung samt Lautstärkesteuerung lässt keine Wünsche offen.

- Für DCC und Motorola Zentralen
- Spannungsversorgung und Steuerung über Schienenspannung der Digitalanlage, dadurch überall einfach nachzurüsten.

- Ideal für die akkustische Atmosphäre von Modellbahnanlagen aller Spurweiten
- Ansteuerung von 28 Klangkulissen und Einzelgeräuschen per Magnetartikeladresse oder Lokadresse
- Individuelle Zuweisung von Klängen zu Magnetartikeladressen, somit synchroner Sound zu anderen Funktionsmodellen möglich
- Echte 44 kHz/16 Bit Klangqualität
- Speicherkapazität: 64 MB (512 Mbit) Klangspeicher entspricht ca. 725 Sekunden in voller CD-Qualität
- Betriebsspannung: 12 V – 24 V
- Digitale Endstufe mit bis zu 20 W Ausgangsleistung an 8 Ohm Lautsprecher
- Digitaler Soundprozessor mit Equalizer, Dynamic Range Control (DRC) und Powerclipping
- Insgesamt bis zu 16 unabhängige Sounds zeitgleich abspielbar und in Echtzeit gemischt
- Sounddaten auf Flashspeicher hinterlegt und änderbar
- Software zur individuellen Anpassung in Vorbereitung
- Lautstärkeanpassung der Einzelsounds möglich
- Individuelle Programmierung von Klangdateien möglich (User-Sounds, z. B. eigene Durchsagen, Pfiffe, Musik etc. Software in Vorbereitung)
- Begrenzung der Ausgangsleistung (Powerlimiter)
- Benutzerdefinierte Einstellungen über SUSI CV Programmierung
- Regelung der Gesamtlautstärke über Funktionstaste
- Abruf von Einzel- und Dauergeräuschen
- Lautstärke-Balance regelbar zwischen Fahr- und Nebengeräuschen
- Equalizerfunktion: Bässe und Höhen können dem persönlichen Geschmack angepasst werden
- Individuelle Lautstärkeeinstellung für Einzelsounds
- Soundprogrammierung ab Werk für verschiedene Klang-Atmosphären wie Naturgeräusche, Industrie-geräusche, Bahnhofsgeschälle, Betriebswerk etc.

KM1

Modelle vom Modellbahner!

KM1 Modellbau e. K.
Ludwigstraße 14
89415 Lauingen

Tel.: +49-(0)9072 - 922 67 0
Fax: +49-(0)9072 - 922 67 22

Mail: info@km-1.de
Web: www.km-1.de

Angebote gelten nur solange der Vorrat reicht. Irrtümer, technische und optische Änderungen vorbehalten. Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen. Bilder: KM1 Modellbau, wenn nicht anders angegeben. Alle Rechte vorbehalten. Mit Erscheinen dieser Broschüre verlieren alle bisherigen Preise und Angebote ihre Gültigkeit. Veröffentlicht: 29.01.2019, © KM1 Modellbau e. K. 2019